Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 4 de setembro de 2020
(OR. en)

11009/19

Dossiê interinstitucional:
2019/0067 (NLE)

AVIATION 149
RELEX 690
USA 61

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto:	Posição a tomar, em nome da União Europeia, no Conselho Bilateral de Supervisão, ao abrigo do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, no respeitante à adoção de uma decisão do Conselho Bilateral de Supervisão que adota o Anexo 4 do Acordo

PROJETO

CONSELHO BILATERAL DE SUPERVISÃO PARA O ACORDO ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A COMUNIDADE EUROPEIA SOBRE COOPERAÇÃO EM MATÉRIA DE REGULAMENTAÇÃO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

ATA DA DECISÃO

DECISÃO N.º 0011

Assinalando que a Alteração n.º 1 do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil ("Acordo") alarga o âmbito de aplicação do artigo 2.º, ponto B, do Acordo, a fim de incluir, entre outros, o licenciamento e formação do pessoal;

Assinalando ainda que o artigo 5.º do Acordo, com a redação que lhe foi dada, prevê a elaboração de novos anexos do Acordo sobre questões que se inserem no âmbito de aplicação do Acordo, que passam então, por força do artigo 19.º, ponto C, a entrar em vigor por decisão do Conselho Bilateral de Supervisão ("CBS"), instituído nos termos do artigo 3.º,

PELA PRESENTE, O CBS DECIDE O SEGUINTE:

1. Adotar o anexo 4 (Dispositivos de Treino de Simulação de Voo) do Acordo, que acompanha a presente decisão, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca. Em caso de divergência de interpretação entre as diversas versões linguísticas, prevalece o texto em língua inglesa.

2. Tomar nota da Declaração Conjunta, a assinar pelos representantes das Partes, relativa à autenticação da versão em língua croata do anexo 4.

3. O anexo 4 (Dispositivos de Treino de Simulação de Voo) do Acordo entra em vigor na data da última assinatura que se segue.

Pelo Conselho Bilateral de Supervisão:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES) ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA	COMISSÃO EUROPEIA UNIÃO EUROPEIA
POR:	POR:
TÍTULO: Administrador Associado para a Segurança da Aviação	TÍTULO: Diretor, Aviação Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Comissão Europeia
DATA:	DATA:
LOCAL: Washington, DC, EUA	LOCAL: Bruxelas, Bélgica

ANEXO 4

DISPOSITIVOS DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO

1. OBJETIVO E ÂMBITO

1.1. As Partes avaliaram as normas, regras, práticas e procedimentos recíprocos relativos à qualificação recorrente e à qualificação permanente de simuladores de voo integral (FFS) para aviões e concluíram que são suficientemente compatíveis para permitir a aceitação das aprovações e constatações uma da outra. O presente anexo abrange a aceitação recíproca de constatações de conformidade e documentação, e a prestação de assistência técnica relativa à qualificação recorrente e à qualificação de FFS. Nenhum elemento do presente anexo será concebido com o objetivo de limitar a autoridade de uma Parte para agir em conformidade com o artigo 15.º do Acordo.

1.2. O âmbito do presente anexo abrange as qualificações recorrentes e a qualificação permanente de FFS de nível C, CG, D e DG para aviões que possuem uma qualificação emitida pela Federal Aviation Administration (Administração Federal da Aviação, FAA) e pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) ou uma autoridade da aviação, conforme aplicável. Este âmbito pode ser ampliado através de uma alteração ao presente anexo nos termos de uma decisão do Conselho Bilateral de Supervisão (CBS), tomada em conformidade com o artigo 19.º, ponto B, do Acordo.

1.3. A ampliação do âmbito do presente anexo deverá ocorrer após o necessário processo de criação de confiança conduzido pelos agentes técnicos.

1.4. O âmbito do presente anexo não abrange dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) que se encontrem fora do âmbito de aplicabilidade especificado no artigo 12.º do Acordo.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Para efeitos do presente anexo, aplicam-se as definições que se seguem, complementarmente às definições que se encontram previstas no Acordo, entendendo-se por:

a) "Nível de qualificação de FFS", o nível de conformidade baseado na capacidade técnica do FFS, tal como determinado por uma avaliação do FFS em função dos critérios de avaliação técnica estabelecidos, tal como definidos nos requisitos aplicáveis. Os FFS são categorizados como de nível A, B, C e D. Adicionalmente, alguns dispositivos de qualificação UE possuem o nível de qualificação AG, BG, CG e DG ao abrigo de direitos adquiridos.

b) "Constatação", uma verificação do facto de o FSTD estar em conformidade ou em não conformidade com os requisitos aplicáveis e que deverá ser registada como resultados/discrepâncias no relatório de avaliação compilado pela FAA, pela AESA, ou por uma autoridade da aviação, conforme aplicável.

c) "Dispositivo de treino de simulação de voo" (FSTD),

i) para a União Europeia, um dispositivo de treino que é, no caso dos aviões, um simulador de voo integral (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD), um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT) ou um dispositivo de treino básico de instrumentos (BITD);

ii) para os Estados Unidos, um dispositivo de treino que é, no caso dos aviões, um simulador de voo integral (FFS) ou um dispositivo de treino de voo (FTD).

d) "Simulador de voo integral" (FFS), uma réplica, em tamanho real, de um tipo ou de uma marca específicos, de um modelo e de uma série de cabina de pilotagem/cockpit de uma aeronave, incluindo a montagem de todos os equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave em operações no solo e em voo, um sistema visual que proporciona a visualização exterior à cabina de pilotagem/cockpit, bem como um sistema de simulação de potência e de movimento.

e) "Avaliação de FSTD", a medição do FSTD contra critérios técnicos estabelecidos para o respetivo nível conducente a uma qualificação de FSTD.

f) "Operador de FSTD", a organização diretamente responsável perante a AESA ou uma autoridade da aviação, conforme aplicável, por solicitar e manter a qualificação de um FSTD específico e que deve cumprir os requisitos da Parte ORA do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

g) "Patrocinador de FSTD", a organização diretamente responsável perante a FAA por solicitar e manter a qualificação de um FSTD específico e que deve cumprir os requisitos do título 14 do Código de Regulamentos Federais dos Estados Unidos , parte 60 (doravante designada "parte 60").

h) "Direitos adquiridos",

   i) para os Estados Unidos, o direito de um operador/patrocinador de FSTD de manter o nível de qualificação atribuído ao abrigo de uma circular informativa anterior;

   ii) para a União Europeia, o direito de um operador/patrocinador de FSTD de manter o nível de qualificação atribuído ao abrigo de um regulamento anterior. Também significa o direito de um utilizador de FSTD de reter os créditos de formação, ensaio e controlo que tenham sido adquiridos no âmbito de regulamentos anteriores.

i) "Guia principal ("master") de testes de qualificação" (MQTG), o guia de testes de qualificação (QTG) aprovado pela autoridade que inclui os resultados de testes testemunhados pela FAA, pela AESA ou pela autoridade da aviação, conforme aplicável. O MQTG serve como referência para avaliações futuras.

j) "Guia de testes de qualificação" (QTG), um documento usado para demonstrar que as qualidades de desempenho e manuseamento se encontram dentro dos limites prescritos para a aeronave e que todos os requisitos aplicáveis foram cumpridos.

k) "Condições especiais", os requisitos que se considerou, com base numa comparação dos respetivos sistemas regulamentares relativos à avaliação e à qualificação de FFS, não serem comuns a ambos os sistemas e que são suficientemente significativos para serem tratados no presente anexo.

3. ORGANISMO DE COORDENAÇÃO CONJUNTO

3.1. Composição

3.1.1. É instituído o organismo de coordenação conjunto designado Conselho de Supervisão de FSTD (CSF), que responde perante o Conselho Bilateral de Supervisão, sob a chefia conjunta do diretor de Normas de Voo da AESA e do diretor executivo de Normas de Voo da FAA. O CSF deverá incluir especialistas de FSTD de cada agente técnico.

3.1.2. A chefia conjunta pode convidar outros participantes a participar no CSF para facilitar o cumprimento dos objetivos do presente anexo.

3.2. Mandato

3.2.1. O CSF reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o funcionamento e a aplicação eficazes do presente anexo. As funções do CSF incluem:

a) Desenvolver, aprovar e rever os Procedimentos de Implementação Técnica – Simulador (TIP-S) para avaliações e qualificações de FSS, incluindo atividades de cooperação, assistência, troca de informações e confiança contínua a usar para processos abrangidos pelo presente anexo;

b) Partilhar informações sobre questões de segurança fundamentais e elaborar planos de ação para lhes fazer face;

c) Garantir a aplicação coerente do presente anexo;

d) Trocar informações sobre atividades de elaboração de regras em curso que possam afetar a base e o âmbito do anexo;

e) Partilhar informações sobre alterações significativas aos sistemas de qualificação de FSTD das Partes que possam afetar a base e o âmbito do anexo;

f) Resolver problemas técnicos que se inserem no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e das autoridades da aviação que não podem ser solucionados a um nível inferior; e

g) Propor alterações do presente anexo ao CBS.

3.2.2. O CSF comunicará as questões pendentes ao CBS e garantirá a aplicação das decisões adotadas pelo CBS que se prendem com o presente anexo.

4. EXECUÇÃO

4.1. Os agentes técnicos devem, para efeitos de monitorização, definir e manter uma Lista de Referência de FFS cuja qualificação recaia dentro do âmbito do presente anexo. Os procedimentos para estabelecer e manter esta Lista de Referência devem ser desenvolvidos nos TIP-S.

4.2. Qualificação permanente da FAA

4.2.1. As Partes acordam que um FFS que:

a) Possua uma qualificação atual em conformidade com a base de qualificação da EU aplicável, e

b) Cumpra as condições estabelecidas neste Anexo, incluindo as Condições Especiais da FAA previstas no Apêndice 1, apesar dos requisitos do Sistema de Gestão da Qualidade do Simulador da parte 60 aplicáveis ao titular do certificado de FFS,

deve considerar-se que cumpre os requisitos técnicos para uma qualificação permanente de FAA, após a receção, revisão e aceitação da avaliação e dos relatórios de condições especiais emitidos pela AESA ou por uma autoridade aeronáutica, conforme aplicável.

4.2.2. As autoridades da aviação competentes devem praticar as ações definidas no apêndice 2 do presente anexo ao atuarem em nome da FAA para a qualificação recorrente de cada FFS abrangido pelo presente anexo.

4.3. Qualificação permanente da EASA

4.3.1. As Partes acordam que deve considerar-se que um FFS que :

a) Possua uma qualificação atual pela FAA em conformidade com a base de qualificação dos EUA aplicável, e

b) Cumpra as condições estabelecidas neste Anexo, incluindo as condições especiais da UE previstas no apêndice 1, apesar dos requisitos da Parte ORA aplicáveis ao titular do certificado de FSTD,

cumpre os requisitos técnicos para uma qualificação permanente da EASA, após a receção, revisão e aceitação da avaliação e dos relatórios de condições especiais emitidos pela FAA.

4.4. Aceitação mútua de relatórios de avaliação

4.4.1. Com respeito pelos termos do presente anexo, as Partes acordam que os agentes técnicos e as autoridades da aviação, conforme o caso, deverão fornecer ao agente técnico da outra Parte relatórios de qualificação recorrente de FFS e de condições especiais. Estes relatórios deverão incluir constatações de conformidade com os respetivos requisitos da UE e dos EUA como base para a emissão ou validade permanente das qualificações do FFS respetivo.

4.5. Seguimento das conclusões do relatório de avaliação

4.5.1. O operador/patrocinador de FSTD deverá resolver as constatações com o agente técnico ou a autoridade da aviação que realizou a avaliação, salvo instruções em contrário do agente técnico relevante para os casos definidos nos TIP-S. Nesses casos, quando for necessário uma visita ao local para avaliar o enceramento das constatações, esta visita ao local deverá ser realizada, conforme os recursos permitirem, pelo agente técnico ou, quando aplicável, por uma autoridade da aviação que tenha realizado a avaliação.

4.6. Quando ocorrerem circunstâncias fora do âmbito das qualificações recorrentes, o agente técnico ou, se for caso disso, uma autoridade da aviação de cada Parte prestará, mediante pedido, conforme o necessário e após acordo mútuo, assistência técnica no domínio das qualificações de FFS ao agente técnico ou, se for caso disso, à autoridade da aviação da outra Parte. Os agentes técnicos ou uma autoridade da aviação podem recusar-se a prestar essa assistência técnica por falta de recursos disponíveis. A assistência pode incluir os domínios a seguir indicados, embora não se limite a estes:

a) realização e apresentação de relatórios sobre investigações, mediante pedido;

b) obtenção e fornecimento de dados, mediante pedido; e

c) realizar uma avaliação especial de um FFS no caso de uma deslocação ou alteração do dispositivo.

4.7. Em conformidade com o artigo 15.º, ponto B, do Acordo, os agentes técnicos podem realizar avaliações independentes de dispositivos em caso de preocupações de segurança específicas.

4.8. As revisões efetuadas por cada uma das Partes da sua estrutura organizativa, leis, regulamentação, procedimentos, políticas ou normas, incluindo dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, podem afetar a base de aplicação do presente anexo. As Partes, através dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, consoante o caso, aconselhar-se--ão relativamente aos planos das referidas alterações, no mais breve prazo, e debaterão em que medida tais alterações previstas afetam a base do presente anexo. Se das consultas realizadas nos termos do artigo 15.º, ponto C, do Acordo resultar um consenso no sentido da emenda do presente anexo, as Partes procurarão garantir que essa emenda entre em vigor simultaneamente ou o mais rapidamente possível após a entrada em vigor ou a aplicação da alteração que suscitou a referida emenda.

5. COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO

5.1. Os agentes técnicos deverão trocar e manter uma lista de pontos de contacto para os diversos aspetos técnicos do presente anexo.

5.2. Todas as comunicações, incluindo documentação técnica, entre os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação, serão em língua inglesa.

5.3. O formato de todas as atas em comunicações deverá ser DD MMM AAAA, por ex., “05 MAY 2014”.

5.4. Os agentes técnicos e as autoridades da aviação deverão informar-se uns ao outros sobre as isenções e derrogações atribuídas a FFS que recaiam no âmbito do presente anexo.

5.5. Instruções de avaliação

Os agentes técnicos e as autoridades da aviação devem submeter para revisão quaisquer instruções especiais ou pedidos a cumprir durante uma avaliação, pelo menos 30 dias de calendário antes da avaliação.

6. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO PARA A ACEITAÇÃO DE RESULTADOS RELATIVOS À CONFORMIDADE

6.1. Requisitos básicos

6.1.1. Cada agente técnico e cada autoridade da aviação, conforme aplicável, deverá demonstrar ao outro agente técnico a eficácia do respetivo sistema para a supervisão reguladora de FSTD. Para realizar qualificações de FFS em nome uns dos outros, os agentes técnicos e as autoridades da aviação, conforme aplicável, devem demonstrar que possuem em termos eficazes e adequados:

a) estrutura legislativa e regulamentar;

b) estrutura organizativa;

c) recursos, incluindo pessoal suficiente e qualificado;

d) programas de formação para o seu pessoal técnico;

e) políticas, processos e procedimentos internos, incluindo um sistema de qualidade;

f) documentação e registos;

g) programa de supervisão; e

h) autoridade sobre entidades e dispositivos regulados.

6.2. Confiança inicial

6.2.1. Cada agente técnico demonstrou perante o outro agente técnico a eficácia do respetivo sistema para a supervisão reguladora de atividades abrangidas pelo presente anexo através de atividades de criação de confiança inicial. Os agentes técnicos demonstraram igualmente um ao outro a eficácia das suas auditorias de qualidade e atividades de normalização, incluindo auditorias de autoridades da aviação, conforme se refere no ponto 6.3.1.

O agente técnico da UE deverá, antes de uma autoridade da aviação começar a realizar qualificações de FFS em nome do agente técnico dos EUA, promover uma avaliação dessa autoridade da aviação em conformidade o disposto nos TIP-S.

6.3. Confiança permanente

6.3.1. Os agentes técnicos e as autoridades da aviação devem continuar a demonstrar eficácia de supervisão, conforme previsto no ponto 6.1.1, em conformidade com as disposições relevantes dos TIP-S desenvolvidos e aprovados pelo CSF.

a) Em especial, os agentes técnicos e, conforme aplicável, as autoridades da aviação:

i) Têm o direito de participar como observadores: no caso da AESA, em auditorias de qualidade e reuniões de normalização da FAA; no caso da FAA, em atividades de normalização da AESA.

ii) Garantem que os operadores/patrocinadores de FSTD permitem o acesso de ambos os agentes técnicos para efeitos de auditorias, qualificações e inspeções, conforme o aplicável;

iii) divulgam os relatórios de auditorias, de normalização e inspeções mútuas aplicáveis ao presente anexo;

iv) Partilham informações de segurança relevantes e limitações conhecidas que possam afetar a capacidade de uma autoridade da aviação ou agente técnico respeitar integralmente as normas de segurança internacionais aplicáveis ou quaisquer requisitos de segurança estabelecidos no Acordo;

v) Disponibilizam o pessoal adequado para participar em auditorias e inspeções aplicáveis ao presente anexo;

vi) Disponibilizam registos de operadores/patrocinadores de FSTD, incluindo relatórios de avaliação e relatórios de condições especiais;

vii) Prestam assistência em matéria de interpretação aos serviços das autoridades da aviação durante a análise de documentação e registos de FFS, redigidos na língua nacional, quando necessário; e

viii) Assistem-se mutuamente no encerramento de eventuais resultados de inspeções mútuas.

b) O agente técnico da UE deverá realizar auditorias de normalização complementares para garantir a conformidade da autoridade da aviação com os termos do anexo e, em particular, as condições especiais da FAA que são aplicáveis ao FFS situado na UE, conforme o especificado nos TIP-S.

c) Os agentes técnicos notificar-se-ão mutuamente, no mais breve prazo, caso um agente técnico ou uma autoridade da aviação não possa cumprir os requisitos constantes do ponto 6.3.1. Se um agente técnico considerar que a competência técnica deixou de ser adequada, os agentes técnicos consultar-se-ão e proporão um plano de ação, incluindo eventuais medidas corretivas necessárias, para remediar as deficiências.

d) Caso um agente técnico ou autoridade da aviação não corrija as deficiências no prazo previsto no plano de ação, qualquer agente técnico pode remeter o assunto para o CSF.

e) Quando uma Parte tencionar suspender a aceitação de resultados ou de qualificações obtidos por um agente técnico ou autoridade da aviação no âmbito do presente anexo, a Parte notificará prontamente a outra Parte, em conformidade com o artigo 18.º, ponto A, do Acordo.

7. INVESTIGAÇÃO E MEDIDAS COERCIVAS

7.1. As Partes mantêm o direito de adotar medidas coercivas contra os operadores/patrocinadores de FSTD que tenham aprovações da FAA ou da EASA.

7.2. Em conformidade com as disposições do artigo 8.º do Acordo, cada Parte, através do seu agente técnico e, quando aplicável, as autoridades da aviação, deverão notificar prontamente a outra de qualquer investigação e posteriores ações de fecho para não conformidades no âmbito do presente anexo, quando a não conformidade possa originar uma penalidade, revogação, suspensão ou desvalorização da qualificação do FFS.

7.3. No caso de uma revogação ou suspensão de uma qualificação de FFS, o agente técnico e, quando aplicável, uma autoridade da aviação deverão notificar o outro agente técnico da revogação ou suspensão.

7.4. As notificações previstas acima deverão ser enviadas ao ponto de contacto adequado da outra Parte.

8. DISPOSIÇÕES RELATIVAS A TRANSFERÊNCIA

8.1. As qualificações recorrentes para FFS cujas qualificações foram emitidas pela FAA ao abrigo das disposições definidas nos Procedimentos de Execução de Simulador (SIP) dos EUA-Reino Unido, devem continuar a ser realizadas até à transição de atividades de avaliação nos termos definidos no ponto 8.2 ter sido concluída. (Os SIP EUA-Reino Unido, que foram acordados em 20 de dezembro de 1995, foram revistos em 6 de outubro de 2005. Foram elaborados nos termos do Acordo entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte para a Promoção da Segurança da Aviação, assinado em Londres em 12 de dezembro de 1995.)

8.2. As Partes acordam que a transferência das qualificações de FFS no âmbito deste Anexo deverá ser realizada de acordo com as seguintes disposições de transferência:

a) Uma autoridade da aviação e os agentes técnicos devem realizar a formação de pessoal suficiente em matéria de procedimentos relativos ao Acordo, ao presente anexo e às condições especiais da UE e dos EUA, conforme aplicável, antes da transferência.

b) Logo que a formação tenha sido concluída por um número suficiente de pessoal, os agentes técnicos devem transferir atividades de avaliação de FFS qualificados para os agentes técnicos ou as autoridades da aviação, conforme o aplicável.

c) As transferências deverão ocorrer nos 18 meses seguintes à data de entrada em vigor do presente anexo.

d) Os agentes técnicos e as autoridades da aviação devem acordar sobre um plano de procedimentos e um cronograma para:

i) sincronizar qualificações recorrentes, e

ii) realizar todas as qualificações em conformidade com o presente anexo.

9. TAXAS

9.1. As taxas serão aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º do Acordo e em conformidade com os requisitos regulamentares aplicáveis.

Apêndice 1

CONDIÇÕES ESPECIAIS

1. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA UE APLICÁVEIS A SIMULADORES DE VOO INTEGRAL (FFS) BASEADOS NOS EUA NA CATEGORIA DE AVIÃO

1.1. As condições especiais a que se refere o ponto 4.3.1 , tal como se descrevem nos TIP-S, são as seguintes:

a) O patrocinador de FSTD deverá entregar à FAA o seguinte:

i) dossier de qualificação recorrente;

ii) registos de voo anuais;

iii) registos de controlo das funcionalidades de segurança do simulador (ORA.FSTD.115 (b) instalações a que se refere o Regulamento (UE) n.º 1178/2011); e

iv) alterações à ficha de dados de FSTD da AESA publicada.

b) O manual da estação de operação do instrutor deverá incluir instruções de operação com as normas da UE.

c) As definições e indicações da estação de operação do instrutor devem respeitar o Sistema Internacional de Unidades (SI).

d) Deve ser avaliado pelo menos um modelo de aeroporto/aeródromo europeu de qualificação declarado que disponha de instalações adequadas de modelação e navegação/comunicação.

e) Devem ser demonstradas num aeroporto europeu abordagens de instrumentos da categoria I, II ou III (conforme aplicável) e operações de levantamento de baixa visibilidade e com as correspondentes definições selecionáveis a partir da estação de operação do instrutor.

f) O FFS deverá refletir a configuração europeia do avião simulado.

g) Deverá ser realizada um fase de voo contínua e ininterrupta durante a qualificação.

h) Todas os ajustes do motor indicados no certificado de qualificação de FFS da AESA devem ser avaliados durante cada qualificação.

i) Quando forem emitidos diversos certificados de qualificação de FFS da AESA para diferentes configurações aviónicas de um único FFS, cada configuração – com cada ajuste do motor se aplicável – deve ser avaliada durante cada qualificação.

j) Devem ser realizados os testes objetivos, funcionais e subjetivos específicos do FFS, segundo os requisitos europeus aplicáveis, que não se encontrem abrangidos pelo nível de qualificação padrão de FFS da FAA.

2. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA FAA APLICÁVEIS A SIMULADORES DE VOO (FFS) APROVADOS BASEADOS NA UE NA CATEGORIA DE AVIÃO

2.1. As condições especiais a que se refere o ponto 4.2.1, tal como se descrevem nos TIP-S, são as seguintes:

a) O operador de FSTD deverá:

i) Apresentar à autoridade da aviação ou à AESA, conforme aplicável, prova de que as diretivas de FSTD da FAA foram integradas no MQTG, e

ii) Identificar alterações à lista de configuração de FFS da FAA publicada.

b) O manual da estação de operação do instrutor deverá incluir instruções de operação com as normas dos EUA.

c) As definições e indicações da estação de operação do instrutor devem respeitar as unidades de medição dos EUA.

d) Deve ser avaliado pelo menos um modelo de aeroporto/aeródromo dos EUA de qualificação declarado que disponha de instalações adequadas de modelação e navegação/comunicação.

e) Devem ser demonstradas num aeroporto dos EUA abordagens de instrumentos da categoria I, II ou III (conforme aplicável) e com as correspondentes definições selecionáveis a partir da estação de operação do instrutor.

f) O FFS deverá refletir a configuração norte-americana do avião simulado.

g) Todas as configurações indicadas no certificado de qualificação de FFS da FAA devem ser avaliadas durante cada qualificação.

h) Deve ser realizada uma abordagem circular a um aeroporto dos EUA com o peso de aterragem máximo demonstrado.

i) Devem ser realizados os testes objetivos, funcionais e subjetivos específicos do FFS, segundo os requisitos norte-americanos aplicáveis, que não se encontrem abrangidos pelo nível europeu de qualificação padrão de FFS.

Apêndice 2

AÇÕES DA AUTORIDADE DA AVIAÇÃO

A autoridade da aviação competente que atuar em nome da FAA deve realizar as seguintes ações para as qualificações recorrentes de cada FFS abrangido pelo presente anexo, conforme se descreve nos TIP-S:

1. Agendar a qualificação recorrente e apresentar à FAA a data agendada para a qualificação.

2. Realizar os preparativos da qualificação. O(s) inspetor(es) da autoridade da aviação deve(m):

   a) identificar as condições especiais;

   b) obter os formulários e listas de controlo adequados; e

   c) identificar quaisquer alterações que tenham ocorrido entre qualificações recorrentes.

3. Realizar a qualificação, tendo em conta as condições especiais e as disposições dos TIP-S relevantes.

4. Realizar atividades pós qualificação que incluam:

a) transmitir as seguintes informações/documentos à FAA nos cinco dias úteis seguintes à conclusão da qualificação:

i) relatório de avaliação;

ii) lista de configuração de FFA; e

iii) relatório de condições especiais.

b) realizar a visita ao local a que se refere o ponto 4.5.1 do presente anexo.

DECLARAÇÃO CONJUNTA

Os representantes dos Estados Unidos da América e da União Europeia confirmaram que a versão em língua croata do anexo 3 do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, assinado em Bruxelas, em 30 de junho de 2008 ("Acordo"), pode ser autenticada através de uma troca de notas diplomáticas entre os Estados Unidos e a União Europeia.

Além disso, confirmaram que, tal como previsto no Acordo, em caso de divergência de interpretação entre as diversas versões linguísticas do Acordo ou do seu anexo 3, prevalece a versão em língua inglesa.

A presente declaração conjunta é parte integrante do Acordo.

Pelos Estados Unidos da América

Pela União Europeia